



TITLE:

京大東アジアセンターニューズレター 第676号

AUTHOR(S):

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター

CITATION:

京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター. 京大東アジアセンターニューズレター 第676号. 京大東アジアセンターニューズレター 2017, 676: 1-7

ISSUE DATE:

2017-06-26

URL:

<http://hdl.handle.net/2433/226986>

RIGHT:

2017 年 6 月 26 日発行 第 676 号

CONTENTS

シンポジウムのお知らせ.....	2
「中国経済研究会」のお知らせ.....	3
太平洋島嶼国の放置車両問題の解決に向けて.....	4
【中国経済最新統計】	7

京都大学 経済学研究科 東アジア経済研究センター (旧上海センター)
Center for East Asian Economic Studies, Graduate School of Economics, Kyoto university

Home 事業概要 組織構成 活動状況 最新情報 会員募集 お問い合わせ

最新情報

- 2014.10.07 【イベント】 「中国経済研究会」のお知らせ
- 2014.09.11 【イベント】 アジア自動車シンポジウムのお知らせ
- 2014.08.12 【お知らせ】 センター協力会の解散と支協会への移行について
- 2014.07.14 【イベント】 第10回 アジア中古車流通研究会
- 2014.07.14 【イベント】 中国経済研究会 (2014年度第3回)

News Letter

Vol. 539
2014.10.06

バックナンバー

アクセス | リンク集 | プライバシーポリシー | サイトマップ

Copyright (C) 京都大学経済学研究科「京大東アジア経済研究センター」, All Rights Reserved.

シンポジウムのお知らせ

京都大学：東アジア経済研究センターシンポジウム 2017

トランプ政権下の 東アジア政治経済関係

主催：京都大学東アジア経済研究センター

後援：京都大学東アジア経済研究センター支援会

時 間：2017年7月1日(土) 14:00～17:30

場 所：京都大学吉田校舎総合研究2号館大講義室

使用言語：日本語・中国語（通訳あり）

14:00-14:10 挨拶

文 世一（京都大学経済学研究科科長・教授）

14:10-15:40 講演Ⅰ 朱 建栄（東洋学園大学教授）

トランプ政権下の政治と外交：東アジア情勢を中心に

15:40-15:55 -----コーヒープレーク-----

15:55-17:25 講演Ⅱ 稲田義久（甲南大学副学長/アジア太平洋研究所数量経済分析センター長）

トランプ政権の日本経済への影響

17:25-17:30 閉会挨拶

藤井秀樹（京都大学経済学研究科東アジア経済研究センター長・教授）

17:45-19:00 懇親会

会 場：京都大学法経東館みずほホール

参加費：¥2000 円(東アジア経済研究センター支援会会員は無料、学生は1000 円)

※シンポジウムの参加費は無料である。準備の都合上、参加ご希望の方は6月20日(火)までに氏名・所属・メールアドレス、及び懇親会参加の有無を東アジア経済研究センター事務局（ceaes2010@yahoo.co.jp）にまでお知らせください。

「中国経済研究会」のお知らせ

2017年度第4回（通算第66回）の中国経済研究会は東アジア経済研究センターが主催するシンポジウムと共同でやることになりましたので、ご案内いたします。大勢の方のご参加をお待ちしております。

記

時 間： 2017 年 7 月 1 日（土） 14：00－17：30

場 所： 京都大学吉田校舎総合研究 2 号館大講義室

テーマ： トランプ政権下の東アジア政治経済関係

①朱建栄（東洋学園大学教授）

「トランプ政権下の政治と外交：東アジア情勢を中心に」

②稲田義久（甲南大学副学長/アジア太平洋研究所数量経済分析センター長）

「トランプ政権の日本経済への影響」

注：本研究会は原則として授業期間中の毎月第3火曜日に行いますが、講師の都合等により変更する場合があります。2016度における開催(予定)日は以下の通りです。

前期：4月18日（火）、5月23日（火）、6月20日（火）、7月1日（土）

後期：10月17日（火）、11月21日（火）、12月19（火）、1月16日（火）

（この研究会に関するお問い合わせは劉徳強（liu@econ.kyoto-u.ac.jp）までお願いします。なお、研究会終了後、有志による懇親会が予定されています。）

太平洋島嶼国の放置車両問題の解決に向けて

——アジア中古車流通研究会/アジア自動車シンポジウムの取り組み——

本年、アジア中古車流通研究会とアジア自動車シンポジウムは、太平洋島嶼国の放置車両問題に取り組んでいる。その主たる研究課題は、太平洋島嶼国における放置車両問題の原因を明らかにし、その解決策の基本的方向性を提起することにある。

太平洋島嶼国(以下島嶼国と略記)とは、外務省大洋州局が管轄しているキリバス、クック、サモア、ソロモン、ツバル、トンガ、ナウル、ニウエ、バヌアツ、パプアニューギニア、パラオ、フィジー、マーシャル、ミクロネシアの14カ国を指している。地理的には太平洋の南西部に位置し、分散して位置している国々である。社会経済的には、パプアニューギニアを除くと人口が100万人以下の小さな国で、経済発展も相対的に遅れている。

とはいえ、1人当たり国民所得が3000ドル前後の国が多く、モータリゼーションが小規模ながら始まりつつある。そうした中で使用済車両(廃車)の放置問題が顕在化している。ラフな推計を行なうと、14カ国1,000万人の人口で数万台から10数万台の放置車両が存在すると思われる。仮に10万台とすると、人口1万人当りの放置車両台数は100台程度となり、2016年の日本での1万人当りの放置車両が0.4台であるのと比較すると、島嶼国は日本の250倍程度となっている。ただし日本でも近年のピーク時の2004年には17台程度あったが、それでも現時点の島嶼国はその6倍である。

こうした放置車両増大の原因は、三点あると指摘されている。第一の点は、狭小性である。各国の人口規模が小さいため廃車台数が小さく、解体/リサイクル事業が経営的に成り立ちにくい。もちろん経済規模の小さい国では電炉等のリサイクルのための工業設備が存在しないため、スクラップ金属類の再資源化が国内で行ない得ず、海外に持ち出さざるをえないことも問題となる。加えて、たとえリサイクル部品を廃車から取り出しても、国内市場が小さいために、買手が見つからない、すなわちマッチング率がきわめて低くなる。

第二に挙げられる点は、遠隔性である。国内で再資源化が困難で、リサイクル資源/部品の買手や処理企業が見つからないと、そうした設備のある海外の国

まで海上輸送しなければならないが、島嶼国はそうした国までの海上輸送距離が長く、物流コストがかさむ。「先進国で1トン1万円で売れる鉄スクラップを島嶼国から運ぶのに1万円かかる」と言われるように、海上輸送コストの高さが海外への持ち出しを困難とさせる。

第三の点は、分散性である。島嶼国から先進国までの輸送距離が隔絶しているだけでなく、一つの国は多くの小さな離島に分散している。小さな離島では解体/リサイクルは成り立たず、廃車を大きな島(本島)まで運ばなければならないが、ここでも内航費用がかさんでしまう。

こうした三点により、島嶼国はリサイクル困難国と規定できる。リサイクル困難国とは国内で自力による解体/リサイクル事業の経済的採算がとれない国である。もちろん経済採算性はスクラップ価格の国際相場に強く影響を受けるが、国際相場が並かややそれよりも良い水準にあっても採算がとれない国をリサイクル困難国と規定する。かかるリサイクル困難国では孤立的に努力してもリサイクル事業は停滞、縮小が避けられず、放置車両は増大する一方である。

従ってリサイクル困難国での孤立的努力を断念し、自動車(中古車、新車)を島嶼国に対して輸出を行なった国が持ち込み責任を取るという立場からの国際協力や国際援助を組み込んだ、新しい国際的な自動車リサイクル分業の枠組を提起することによって、放置車両問題の根本的解決の道を探ろうとしている。

アジア中古車流通研究会とアジア自動車シンポジウムで提起しようとしている国際的なリサイクル分業の枠組をここで示すと、次の三点からなる。第一に、島嶼国の自動車ユーザーが実質的にデポジットを輸出国(ここでは日本の自動車リサイクル推進センターを想定)に支払うことによって、そのデポジットを活用して、ユーザーが廃車時にデポジット分の還付を受けるインセンティブによってユーザーが放置しないようにする仕組みである。

第二に、廃車台数の少ない国でも解体事業が経営的に成り立つ、手ばらしによる精緻解体の仕組みである。ニブラや大型プレス、シュレッダーを使わずに小さな投資資金で、精緻解体することによってリサイクル率を高め、かつスクラップ資源や再生部品の単価を高くし、さらにはスクラップをていねいにかためてコンテナに積み込めるスクラップの自動車換算台数を引き上げることをめざす。こうした方式によって日本までリサイクル資源を持ち帰ることによって、日本の金属資源リサイクル会社が国際相場でスクラップを買い取り、金属に再生して利益のでるビジネスを行なうことができる。

第三に、島嶼国における長期放置車両の撤去、解体処理のための費用に対して、外務省による政府開発援助や日本自動車リサイクル推進センターの資金を使って援助を行なうことである。

本年は2月18日と5月27日、7月22日にアジア中古車流通研究会を開催し、上記の問題を様々な角度から検討した。また11月4日(於京都大学経済学部)と6日(於京都大学東京オフィス)にアジア自動車シンポを開催し、問題提起的かつ総括的な議論を行う。外務省大洋州課、JICA 環境部/大洋州部、太平洋諸島協会、経済産業省自動車リサイクル室、環境省リサイクル推進室、日本自動車リサイクル推進センター、日本自動車工業会環境統括部、日本自動車販売協会連合会、日本中古車輸出業協同組合、自動車解体会社、金属資源リサイクル会社等、当該問題に関わる行政機関、業界団体、民間会社等に集まっていただき、あらゆる角度から議論を展開する。

文責 アジア自動車シンポ/アジア中古車流通研究会 幹事 塩地洋

【中国経済最新統計】

	① 実 質 GDP 増加率 (%)	② 工 業 付 加 価 値 増 加 率 (%)	③ 消費財 小売総 額増加 率(%)	④ 消費者 物価指 数上昇 率(%)	⑤ 都市固 定資産 投資増 加 率 (%)	⑥ 貿易収 支 (億 ^F 元)	⑦ 輸 出 増加率 (%)	⑧ 輸 入 増加率 (%)	⑨ 外国直 接投資 件数の 増加率 (%)	⑩ 外国直 接投資 金額増 加率 (%)	⑪ 貨幣供 給量増 加 率 M2(%)	⑫ 人民元 貸出残 高増加 率(%)
2005 年	10.4		12.9	1.8	27.2	1020	28.4	17.6	0.8	▲0.5	17.6	9.3
2006 年	11.6		13.7	1.5	24.3	1775	27.2	19.9	▲5.7	4.5	15.7	15.7
2007 年	13.0	18.5	16.8	4.8	25.8	2618	25.7	20.8	▲8.7	18.7	16.7	16.1
2008 年	9.0	12.9	21.6	5.9	26.1	2955	17.2	18.5	▲27.4	23.6	17.8	15.9
2009 年	9.1	11.0	15.5	▲0.7	31.0	1961	▲15.9	▲11.3	▲14.9	▲16.9	27.6	31.7
2010 年	10.3	15.7	18.4	3.3	24.5	1831	31.3	38.7	16.9	17.4	19.7	19.8
2011 年	9.2	13.9	17.1	5.4	24.0	1549	20.3	24.9	1.1	9.7	13.6	14.3
2012 年	7.7	10.0	14.3	2.7	20.7	2303	7.9	4.3	▲10.1	▲3.7	13.8	15.0
2013 年	7.7	9.7	11.4	2.6	19.4	2590	7.8	7.2	▲8.6	5.3	13.6	14.1
2014 年	7.4	8.3	12.0	2.0	15.2	3824	6.1	0.4	4.41	14.2	12.2	13.6
2015 年	6.9	5.9	10.7	1.4	9.7	6024	-9.8	-14.4	11.0	0.8	11.9	15.0
4 月		5.9	10.0	1.5	9.6	341	-6.5	-16.4	2.9	10.2	9.6	14.4
5 月		6.1	10.1	1.2	9.9	595	-2.4	-17.7	-14.0	8.1	10.6	14.3
6 月	7.0	6.8	10.6	1.4	11.6	465	2.8	-6.3	4.6	1.1	10.2	14.4
7 月		6.0	10.5	1.6	9.9	430	-8.4	-8.2	9.6	5.2	13.3	15.7
8 月		6.1	10.8	2.0	9.1	602	-5.6	-13.9	23.9	20.9	13.3	15.7
9 月	6.9	5.7	10.9	1.6	6.8	603	-3.8	-20.5	5.2	6.1	13.1	15.8
10 月		5.6	11.0	1.3	9.3	616	-7.0	-19.0	2.5	2.9	13.5	15.6
11 月		6.2	11.2	1.5	10.8	541	-7.2	-9.2	27.7	0.0	13.7	15.3
12 月	6.8	5.9	11.1	1.6	6.8	594	-1.7	-7.6	17.2	-45.1	13.3	15.0
2016 年												
1 月			10.3	1.8	18.0	633	-11.5	-18.8	14.1	-2.1	14.0	15.2
2 月			10.2	2.3		326	-25.4	-13.8	-11.3	-1.3	13.3	14.7
3 月	6.7	6.8	10.5	2.3	11.2	299	11.2	-7.4	26.1	4.0	13.4	14.7
4 月		6.0	10.1	2.3	10.1	456	-2.0	-10.5	21.4	2.9	12.8	14.4
5 月		6.0	10.0	2.0	7.4	500	-4.7	-0.1	43.6	-4.8	11.8	14.4
6 月	6.7	6.2	10.6	1.9	7.3	479	-6.1	-9.0	8.5	4.4	11.8	14.3
7 月		6.0	10.2	1.8	3.9	502	-6.4	-12.9	-3.8	-6.2	10.2	12.9
8 月		6.3	10.6	1.3	8.2	520	-3.2	1.4	13.2	0.5	11.4	13.0
9 月	6.7	6.1	10.7	1.9	9.0	420	-10.2	-1.9	27.9	-3.6	11.5	13.0
10 月		6.1	10.0	2.1	8.8	488	-7.4	-1.3	-36.9	0.4	11.6	13.1
11 月		6.2	10.8	2.3	8.8	442	-1.5	4.6	-32.4	-4.6	11.4	13.1
12 月	6.8	6.0	10.9	2.1	6.5	407	-6.4	2.6	21.1	-627.7	11.3	13.5
1 月				2.5	16.1	513	3.1	15.4	5.4	-6.2	11.3	12.6
2 月				0.8		-91	-4.8	38.1	33.3	-242.1	11.1	13.0
3 月	6.9	7.6	10.9	0.9	9.5	239	12.3	19.6	-1.4	1.6	10.6	12.4
4 月		6.5	10.7	1.2	8.1	380	4.2	11.6	42.7	-9.8	10.5	12.9
5 月		6.5	10.7	1.5	7.8	408	5.5	14.6	-5.4	-8.7	9.6	12.9

注：1. ①「実質 GDP 増加率」は前年同期（四半期）比、その他の増加率はいずれも前年同月比である。

2. 中国では、旧正月休みは年によって月が変わるため、1 月と 2 月の前年同月比は比較できない場合があるので注意されたい。また、() 内の数字は 1 月から当該月までの合計の前年同期に対する増加率を示している。

3. ③「消費財小売総額」は中国における「社会消費財小売総額」、④「消費者物価指数」は「住民消費価格指数」に対応している。⑤「都市固定資産投資」は全国総投資額の 86%（2007 年）を占めている。⑥—⑧はいずれもモノの貿易である。⑨と⑩は実施ベースである。

出所：①—⑤は国家统计局統計、⑥⑦⑧は海関統計、⑨⑩は商務部統計、⑪⑫は中国人民銀行統計による。